

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 180 Přejídné dopravní značení

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	3
1.1	Údaje o stavbě	3
	a) Název stavby.....	3
	b) Místo stavby	3
	c) Předmět projektové dokumentace.....	3
1.2	Údaje o stavebníkovi	3
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	3
2.	Základní údaje o stavbě	4
3.	vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	4
4.	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	4
5.	Návrh přejídného dopravního značení	4

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

a) Název stavby

II/107 Všechnomy - rekonstrukce silnice a okružních křižovatek

b) Místo stavby

Kraj: Středočeský kraj

Okres: Praha-východ

Místo: Všechnomy

Katastrální území: Všechnomy

Silnice: II/107

c) Předmět projektové dokumentace

Změna dokončené stavby (rekonstrukce komunikace), trvalá stavba, dopravní funkce.

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Zborovská 81/11

150 00 Praha 5 - Smíchov

1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Zhotovitel PD:

Společnost APIS/PGP/Pontex – RD projekty Středočeský kraj

Zastoupená společností Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o.

Ohradní 24b, 140 00 Praha 4 - Michle

IČ: 61853267

Odpovědný projektant:

Ing. Marek Pejchal

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

ČKAIT 0010729

Vypracoval:

Ing. Jakub Kliment

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Stavba II/107 Všechnomy – rekonstrukce silnice a okružních křižovatek se nachází v mírně zvlněném území Středočeského kraje cca 10 km jihovýchodně od hranice s hlavním městem Prahou. Stavba prochází katastrálním územím Všechnomy. Silnice II/107 je silnice II. třídy.

Stavba řeší opravu úseku silnice II/107. Opravovaný úsek začíná v obci Všechnomy, pokračuje jižním směrem nejprve k dálnici D1 a poté dále směrem na Velké Popovice. Končí za okružní křižovatkou se silnicí III/00323. Kromě opravy souvislého úseku silnice II/107 v délce cca 0,7 km dojde i k rekonstrukci 3 okružních křižovatek. Dvě z okružních křižovatek připojují rampy z dálničního sjezdu na 15. km dálnice D1, třetí okružní křižovatka připojuje silnici III/00323 a komunikací obsluhující komerční zónu Všechnomy.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Jako podklad pro vypracování dokumentace DSP byly provedeny tyto průzkumy:

- Diagnostický průzkum vozovky
- Průzkum stávajících inženýrských sítí
- Geodetické zaměření stávajícího stavu

Závěry z tohoto průzkumu jsou popsány v Souhrnné technické zprávě (příloha B).

Dalšími podklady byly:

- PD ve stupni DSP
 - zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému BPV, včetně zakresu pozemkových hranic
 - orientační zakres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců
 - vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta
 - závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace
- vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Ostatními objekty stavby jsou:

SO 101 Silnice II/107

SO 190 Definitivní dopravní značení

5. NÁVRH PŘECHODNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Předběžný termín realizace v tuto chvíli není znám. Je předpoklad stavbu realizovat v průběhu stavební sezony roku 2023. Předpokládaná doba realizace je cca 5 měsíců. Doba trvání bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

Stavba se navrhuje realizovat po etapách. Během etapy dojde vždy k úplné uzavírcce daného úseku pro veškerou dopravu. Návrh etapizace je patrný z grafické přílohy D.1.4.2 Situace etapizace stavby. Pro každou etapu je navržena vždy 1 objízdná trasa v každém směru. Během etapy je zcela zásadní zajistit dopravní napojení Komerční zóny Všechnomy na dálniční síť (dálnice D1, SOKP D0), tomu jsou přizpůsobeny i navrhované objízdné

trasy. Rekonstruovaným úsekem je vedena i autobusová linky č. 461 systému Pražské integrované dopravy. Během jednotlivých etap se předpokládá výlukový provoz s neobsluhování některých zastávek.

Návrh etapizace

Etapa 1 – „krajní“ úseky: km 6,672-6,850, km 7,340-7,454 včetně poloviny jižní OK (dl. 228 m)

Etapa 2 – úsek km 6,850-7,140 včetně severní OK (dl. 290 m)

Etapa 3 – úsek km 7,140 – 7,310 včetně prostřední OK (dl. 170 m)

Etapa 4 – úsek km 7,310-7,340 včetně poloviny jižní OK (dl. 30 m).

Dopravní napojení stanoviště bude zajištěno z obou směrů silnice II/107 a z obou sjezdů dálnice D1 (tj. ve směru od Prahy i od Brna). Jiný přístup není třeba zřizovat. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

Dopravní omezení v souvislosti s umístěním záboru staveniště na silnici bude řešeno provizorním dopravním značením v souladu s TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání)“. Dopravní značení v úsecích opravy vozovky se předpokládá s užitím typových schémat - B/15, C/10.b dle výše uvedených TP 66, které jsou doloženy na konci této technické zprávy, včetně možnosti operativního řízení provozu pověřenými pracovníky. Detailní návrh přechodného dopravního značení bude proveden až po vydání finálního harmonogramu stavebních úprav a záborů provedeným vybraným zhotovitelem.

Při zpracování PD bylo užito především těchto norem a předpisů:

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- Vyhláška MDS č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích,
- ČSN EN 12899–1 Svislé dopravní značení, část 1: Stálé dopravní značky včetně Národní přílohy NA 1,
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení,
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky a část 6.2 Vodorovné dopravní značky,
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání),
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání),
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání),
- TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

Provedení přenosných i trvalých svislých dopravních značek musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP a ZTKP vydané MD. Veškeré přenosné dopravní značky musí splňovat podmínky TP 66. Všechny standardní značky budou provedeny v základním rozměru dle ČSN EN 12 899-1. Činná plocha dopravních značek musí být provedena z retroreflexní fólie min. tř. RA1. Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující, objímky mohou být z Al slitin. Uchycení přenosných dopravních značek na nosnou konstrukci musí být provedeno pomocí speciální příchytky zabírající jejímu pootočení či uvolnění, pevně spojené se zadní stěnou značky. Značky budou připevněny na nosné konstrukce (sloupky) z Al nebo FeZn profilu o průřezu 40 x 40 mm (tzv. jáckl) s červenobílým reflexním polem a osazené do přenosných podstavců z recyklovaných materiálů.

Dočasná neplatnost svislých dopravních značek bude provedena jejich zakrytím plachtou, škrtnutím nebo překrytím páskou s oranžovo-černým pruhem, která musí být v šířce min. 50 mm a provedena z takového materiálu,

aby při odstraňování nedošlo k poškození činné plochy značek. Doporučuje se užít pásy z retroreflexního materiálu třídy RA1 dle ČSN EN 12899-1. Tímto způsobem ale nelze zrušit platnost značky upravující přednost.

Dodavatel je povinen zajistit údržbu svislého i vodorovného dopravního značení tak, aby byla zajištěna nepřetržitě jeho plná funkčnost po celou dobu užití v rámci stavby. V případě vyznačení úseku komunikace se zákazem zastavení, budou svislé dopravní značky č. B28 osazeny týden před začátkem příslušné fáze výstavby.

Stavba bude prováděna takovým způsobem, aby všechny vjezdy a hlavní pěší tahy a přístupy ke vstupům do stávajících objektů byly zachovány po co nejdelší dobu i za cenu použití provizorních pěších lávek. Zařízení staveniště se předpokládá pouze velmi malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Parkování mechanismů, bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Staveniště bude řádně oploceno, otevřené výkopy budou ohrazeny kovovými zábranami, v noci a za snížené viditelnosti označeny výstražným osvětlením. Výkopový ani stavební materiál se nesmí ukládat na tělese silnice, vozovku je nutné udržovat v čistotě, případné znečištění neodkladně odstraňovat. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh DIO je nejprve nutno opětovně projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Vypracoval:

Ing. Jakub Kliment

únor 2023